DZIENNIK URZĘDOWY
WOJEWÓDZKIEJ RADY NARODOWEJ
w LUBLINIE

Lublin, 15 maja 1953 **Nr 8** **Poz. 26—28**

TREŚĆ

Poz. 26

ZARZĄDZENIE ZARZĄDU OKRĘGOWEGO DRÓG WODNYCH W WARSZAWIE

z dnia 7 kwietnia 1953 r. L. TZ—0312/16/53.

w sprawie szczegółowych przepisów dla przewozów wodnych międzybrzegowych

Na podstawie § 88 art. 7 i 8 Zarządzenia Ministra Żeglugi z dnia 10 września 1952 roku w sprawie uprawiania żeglugi i spławu na śródlądowych drogach wodnych (Mon. Pol. A-87 z 1952 r. poz. 1368) Zarząd Okręgowy Dróg Wodnych w Warszawie zarządza:

Postanowienia ogólne

§ 1. Urządzenie oraz wykonywanie na śródlądowych drogach wodnych, żeglownych i spławnych, stałego przewozu publicznego między brzegami przeciwległymi uzależnione jest od:

1) Uzyskania zezwolenia Władzy Wodnej, tj. Prezydium Wojewódzkiej Rady Narodowej w myśl art. 45 Ustawy Wodnej z dnia 19. IX. 1922 r. (Dz. U. R. P. Nr 62 z 1928 roku poz. 574),

2) Uzyskania zezwolenia Ministra Żeglugi na przewóz osób i towarów w myśl art. 11 Ustawy z dnia 7 marca 1950 r. o żegludze i spławie na śródlądowych drogach wodnych (Dz. U. R. P. Nr 26 z 1952 roku poz. 182),

3) Zarejestrowania statku przewozowego w Rejonie Dróg Wodnych w myśl rozporządzenia Ministra Komunikacji z dnia 26 kwietnia 1950 r. w sprawie rejestracji administracyjnej statków żeglugi śródlądowej (Dz. U.R.P. Nr 21 z 1950 roku poz. 186),

4) Uzyskania dla statku przewozowego o powierzchni ponad 20 m², uzyskanej przez pomnożenie największej długości statku przez największą szerokość, świadectwa zdolności żeglugowej w myśl zarządzenia Ministra Żeglugi z dnia 2 sierpnia 1952 roku w sprawie świadectw zdolności żeglugowej dla statków żeglugi śródlądowej (Mon. Pol. Nr A-82 z 1952 roku poz. 1323).

Urządzenia przewozowe

§ 2. 1. Do uprawiania przewozu osób, towarów oraz pojazdów konnych i mechanicznych na drogach wodnych żeglownych i spławnych mogą być dopuszczone statki z własnym napędem mechanicznym i bez tego napędu, na uwięzi lub bez uwięzi oraz łodzie wiosłowe na małych przeprawach.

2. Statki przewozowe powinny być dostatecznie mocno zbudowane, utrzymywane w stanie zdatnym do użytku i należycie zaopatrzone w urządzenia pomocnicze i sprzęt.

3. Dopuszczone obecnie do ruchu statki przewozowe (promy) muszą posiadać conajmniej dwie grodzie wodoszczelne. Nowobudowane statki przewozowe winny być budowane zgodnie z przepisami technicznymi Polskiego Rejestru Statków w zakresie konstrukcji, utrzymania i bezpieczeństwa statków.

4. Statki użyte do przewozu w stosunku do potrzeb miejscowego ruchu przewozowego powinny być odpowiedniej nośności i w tym celu powinny być pomierzone, czyli cechowane, co polega na szczegółowym wymierzeniu statku i obliczeniu jego pojemności.

5. Łodzie przewozowe, pychówki lub wiosłowe, powinny mieć conajmniej następujące wymiary: długość całkowita 7,5 m, długość dna — 5,5 m, szerokość pom. burtami 1,70 m, szer. po dnie 1,20 m.

6. Do czasu ukazania się zarządzenia Ministra Żeglugi o pomierzaniu i cechowaniu statków żeglugi śródlądowej i zaopatrzenia ich w odnośne świadectwa pomiarowe, użyteczną nośność statków użytych do przewozów międzybrzegowych oraz wysokość wolnej burty dla nich ustalają każdorazowo Władze Żeglugowe, tj.:

a) na wodach żeglownych Zarządy Okręgowe Dróg Wodnych,

b) na wodach spławnych Rejony Dróg Wodnych.

7. Linia największego dopuszczalnego zanurzenia na statku powinna być należycie i trwale oznaczona w postaci listwy metalowej lub drewnianej, przyśrubowanej do obu burt statku o długości conajmniej 2 m i szerokości 2 cm.

Linia ta powinna być zawsze należycie pomalowana na promach białą farbą olejną.

Dolna krawędź listwy oznacza górną granicę największego dopuszczalnego zanurzenia statku (promu), której w żadnym wypadku przekroczyć nie wolno.

Wolna burta winna wynosić conajmniej 30 cm dla promów przewozowych i 25 cm dla łodzi przewozowych.

8. Dla ustalenia największego dopuszczalnego zanurzenia dla promów przewozowych, oprócz nośności statku, miarodajną jest również powierzchnia dna, która winna wynosić na 3 osoby conajmniej 2 m² powierzchni.

9. Wewnątrz każdego statku przewozowego powinna być umieszczona na widocznym miejscu tablica, na której czerwonymi literami na białym tle ma być uwidocznione największe dopuszczalne obciążenie w tonach oraz ilość osób, lub pojazdów konnych, albo mechanicznych, które za jednym przejazdem mogą być przewiezione, według norm ustalonych przez Władze Żeglugowe, jak w § 2, pkt. 5.

10. Łodzie wiosłowe, względnie pychówki, użyte do przewozów międzybrzegowych powinny być dostatecznie mocno zbudowane, oraz należycie wyposażone.

11. W łodziach przewozowych ławki do siedzenia pasażerów muszą być ustawione wzdłuż obu burt z pozostawieniem wolnego przejścia od dziobu do rufy.

Pasażerom nie wolno stać w łodzi podczas jazdy. Ławki muszą być należycie przymocowane, posiadać oparcie, umocowane do burt. Ławki powinny być czyste i suche. W każdej łodzi powinna być podłoga, łatwo rozbieralna, względnie ściśle kratownice.

12. Przypromki (pomosty) przy brzegach muszą być dostatecznie mocne i urządzone w sposób zapewniający swobodne ich regulowanie w zależności od poziomu wody.

13. Drogi dojazdowe do przewozu winny być zamykane barierami, wzbraniającymi wjazd w czasie, gdy prom jest w drodze, na przeciwległym brzegu, lub nieczynny. W nocy na środku barier winno być umieszczone czerwone światło.

14. Przy stałym przewozie w zależności od nasilenia ruchu przewozowego, na brzegu wyższym nie narażonym na zwyczajne zalewy, powinno być postawione schronisko dla przewoźników oraz poczekalnia dla pasażerów, ogrzewane w porze chłodnej. Na przeciwległym brzegu powinno znajdować się urządzenie sygnałowe dla wezwania przewoźnika do podania promu.

Wyposażenie

§ 3. 1. Statki przewozowe urządzone na promach na uwięzi powinny być wyposażone conajmniej w następujący sprzęt nawigacyjny, sygnałowy, ratowniczy i przeciwpożarowy, a mianowicie:

a) Sprzęt nawigacyjny

1. Dwie kotwice odpowiedniej wagi z odnośnym wyposażeniem.
2. Dwa bosaki okute z hakiem i ostrzem.
3. Dwie laski okute.
4. Jedna cuma konopna o długości 30 m.

b) Sprzęt sygnałowy

5. Dwie latarnie z białym światłem, osłonięte od strony pokładu i umieszczone po obu burtach z góry i dołu rzeki.
6. Dwie latarnie sygnałowe ręczne: biała i czerwona.
7. Dwie flagi sygnałowe ręczne: biała i czerwona.
8. Jeden dzwon lub gong.

c) Sprzęt ratowniczy

9. Jedna łódź ratunkowa na 8—10 osób, należycie wyposażona.
10. Dwa koła ratunkowe z chwytami i linkami.
11. Dwie pompy ręczne do odlewania wody z zęz.
12. Dwa czerpaki do wylewania wody.
13. Dwa wiadra z linkami.
14. Jedna apteczka ruchoma.

d) Sprzęt przeciwpożarowy

15. Jedna skrzynka z piaskiem.
16. Jedna siekiera.
17. Dwa drągi żelazne.

2. Przewozy wodne na promach bez uwięzi oraz na statkach z własnym napędem mechanicznym, pod względem urządzenia oraz wyposażenia podlegają przepisom zarządzenia Ministra Żeglugi w sprawie żeglugi i spławu na śródlądowych drogach wodnych (Mon. Pol. Nr A-87 poz. 1368).

3. Przewozy wodne na łodziach wiosłowych powinny być wyposażone conajmniej w następujący sprzęt:

1. Jedno koło ratunkowe.
2. Jeden bosak.
3. Czerpak.
4. Jedna kotwiczka odpowiedniej wagi.
5. Dwa wiosła.
6. Jedna latarka z białym światłem.

Obsługa przewozu

§ 4. 1. Przewóz może być obsługiwany przez osobę, która uznana została przez Władzę Żeglugową I Instancji, tj. Rejon Dróg Wodnych, za uzdolnioną do samodzielnego kierowania przewozem.

2. Jeżeli właściciel, względnie dzierżawca przewozu, nie jest uprawniony do obsługiwania przewozu, winien on przyjąć wykwalifikowanego przewoźnika, odpowiadającego wymogom.

3. Służbę przewoźnika mogą pełnić tylko osoby silne, zdrowe, trzeźwe i godne zaufania. Za wszelkie czynności załogi przewozowej odpowiada przewoźnik.

W razie uzasadnionych zażaleń przewoźnik zobowiązany jest na żądanie Władzy Żeglugowej zwolnić pomocnika i przyjąć na jego miejsce innego, odpowiadającego wymaganiom władzy żeglugowej.

4. Przewoźnik, ubiegający się o uzyskanie świadectwa przewoźnika winien złożyć podanie do Rejonu Dróg Wodnych z załączeniem:

1. życiorysu.
2. wyciągu z dowodu osobistego.
3. odpisu dowodu zameldowania.
4. świadectwa lekarskiego, stwierdzającego odpowiedni stan zdrowia do zawodu żeglarskiego, w szczególności zdolność rozróżniania barw i dobry słuch.
5. dwie fotografie 4,5×6 cm.

5. Ponadto ubiegający się o uzyskanie świadectwa przewoźnika na drogach wodnych żeglownych winien wykazać się dowodem odbycia co najmniej dwuletniej pracy w zawodzie żeglarskim lub przewoźnika.

6. Władza żeglugowa I Instancji po zbadaniu kwalifikacji przewoźnika wydaje mu świadectwo przewoźnika z fotografią według wzoru (zał. Nr 1).

7. Kandydat ubiegający się o uzyskanie świadectwa przewoźnika powinien wykazać się znajomością:

1. nazwy, przeznaczenia i konstrukcji promu przewozowego, względnie łodzi,
2. wykonywania niezbędnych, drobnych napraw, jak: uszczelnienie dna, burt, pokładu, napraw urządzeń pomocniczych, itp. robót.
3. używania i utrzymywania w sprawności przedmiotów wyposażenia nawigacyjnego, przeciwpożarowego i ratowniczego,
4. zachowania się podczas pracy na przewozie w warunkach normalnych jazdy lub w warunkach wyjątkowych, jak: podczas mgły, śnieżycy, burzy, przy tonięciu statku, pożarze, zderzeniu i innych nieszczęśliwych wypadkach,
5. przepisów o uprawianiu żeglugi i spławu, a w szczególności w odniesieniu do ruchu, postoju, mijania statków, wyposażenia, oznakowania przewozów wodnych.

Ruch przewozów

§ 5. 1. Przewozy i ich przyczółki powinny być urządzone w taki sposób, aby nie stanowiły przeszkody dla żeglugi i spławu.

2. Lina lub łańcuch mają być w taki sposób umocowane, aby w razie grożącego niebezpieczeństwa można było prędko i łatwo uwolnić prom z uwięzi i swobodnie z nim odpłynąć.

3. Władze Żeglugowe I Instancji każdorazowo ustalają najwyższy stan wody, żeglugowy lub spławny, do którego jest dopuszczalny ruch przewozowy. Stan ten powinien być odpowiednio zamarkowany na miejscu.

4. Lina lub łańcuch przewozu powinna być zawieszona w taki sposób, aby najniższy punkt liny lub łańcucha był wzniesiony na rzekach żeglownych na wysokości co najmniej 5,5 m, a na rzekach skanalizowanych i kanałach żeglugi na wysokości 4,50 m i na rzekach spławnych na wysokości 2,50 m ponad najwyższy stan wody, przy którym żegluga lub spław może się jeszcze odbywać.

5. Liny lub łańcuchy, przystosowane do opuszczania, powinny być stale opuszczone na dno drogi wodnej, a naciągane tylko w celu każdorazowego uruchomienia promu.

6. Miejsca zanurzenia liny lub łańcucha powinny być oznaczone na obu brzegach znakiem żeglugowym Nr 18, tj. białą prostokątną tablicą z czerwonym obramowaniem, z wymalowaną na niej czarną kotwicą, obróconą trzonem w dół, przeciętą czerwonym pasem po przekątnej z lewego górnego do prawego dolnego kąta.

7. W porze nocnej promy stojące przy brzegu winny być ustawione w taki sposób, aby nie stanowiły przeszkody dla żeglugi i spławu oraz powinny być oznaczone sygnałem Nr 33, tj. jasnym białym światłem, umieszczonym na wysokości co najmniej 2 m nad powierzchnią wody.

8. W porze nocnej lub podczas gęstej mgły przewozy w czasie jazdy powinny dawać przerywane sygnały gongiem, a ponadto powinny być oznaczone sygnałem Nr 46, tj. jasnym białym światłem po obu burtach promu. Światła mają być osłonięte od strony pokładu.

9. Przewoźnik powinien utrzymywać ruch przewozowy w czasie i w godzinach wyznaczonych, bez żadnych przerw, w miejscu wyznaczonym i w sposób ustalony przez Władzę Wodną i zastrzeżony w zezwoleniu wodno-prawnym.

10. W nocy podczas silnego wiatru oraz przy wysokiej wodzie przewoźnik obowiązany jest do przestrzegania szczególnej ostrożności podczas jazdy.

11. W czasie burzy, sztormu, pochodu lodów, kursowanie promu powinno być wstrzymane do czasu nastania warunków normalnych.
12. Używanie żagla do napędu promu względnie łodzi przewozowej jest wzbronione.
13. Podczas zbliżania się do przejazdu statków lub tratew przewoźnikowi nie wolno odbijać z promem od brzegu.

Przepisy porządkowe

§ 6. 1. Przewoźnik powinien stale dbać o stan bezpieczeństwa przewozu i o bezpieczeństwo publiczności, korzystającej z przewozu.
2. Pomosty przy brzegach, jak klapy wjazdowe i zjazdowe powinny być utrzymywane w należytym stanie, aby wygodny i bezpieczny dostęp do przewozu we wszystkich porach roku i żeglownych stanach wody, był zapewniony.
3. Przewoźnik powinien utrzymywać przewóz ze wszystkimi urządzeniami w należytym stanie i czystości.
4. Przed wjazdem na prom pojazdu przewoźnik obowiązany jest sprawdzić, czy prom jest należycie umocowany do brzegu, a w szczególności przestrzegać, aby kierowca lub woźnica nie wjeżdżał ani wyjeżdżał bez zezwolenia przewoźnika.
5. Względem pasażerów przewoźnik i jego pomocnicy, winni przestrzegać należytej uprzejmości i grzeczności.
6. Pasażerowie na przewozie powinni zachowywać się spokojnie i zastosowywać się do zarządzeń i nakazów przewoźnika bezwzględnie i bezzwłocznie.
7. Pasażerowie, jeźdźcy i piesi, pojazdy konne i mechaniczne mają być przeprowadzane w kolejności przybycia do przewozu, względnie, z uwagi na warunki bezpieczeństwa, według wskazówek przewoźnika.
8. Jeźdźcy powinni zsiąść z koni i na przewozie trzymać je za uzdy. Woźnice mają stać na przewozie przy zwierzętach pociągowych. Podróżujący wozami lub samochodami powinni, za wyjątkiem chorych, zejść z pojazdów.
9. Przed wjazdem pojazdu i wejściem na prom ludzi, przewoźnik obowiązany zamknąć wyjazd barierką lub łańcuchem, przed odjazdem winien być zamknięty w ten sposób wjazd na prom. Zamknięcia nie wolno usuwać przed lądowaniem, a dopiero po przybiciu promu i należytym umocowaniu go przy brzegu.
10. Niespokojnych, niebezpiecznych lub złośliwych zwierząt nie wolno przeprawiać równocześnie z innymi zwierzętami lub ludźmi. Jeźdźcy, woźnice, poganiacze zwierząt itp. winni ustawiać zwierzęta i wozy według wskazówek przewoźnika.
11. Pasażerowie piesi powinni zajmować miejsca, wskazane przez przewoźnika. Osoby pijane przewoźnik winien niedopuścić do przeprawy, jak również zobowiązany jest do niedopuszczenia takich osób na żądanie pasażerów promu.
12. W okresie wysokich wód i wylewów, w granicach ustalonych i zamarkowanych, gdy wsiadanie i wysiadanie jest utrudnione lub niemożliwe, przewoźnik winien według możności dołożyć wszelkich starań, ustawić pomosty z desek itp., aby pasażerowie mogli wylądować bezpiecznie i wygodnie.

Przeprawy po lodzie

§ 7. 1. W czasie zupełnego zamarznięcia rzeki, gdy lód osiągnie taką grubość, że przechodzenie lub przejazd przez niego jest możliwy i bezpieczny, posiadacz przewozu może za zezwoleniem Rejonu Dróg Wodnych urządzić przeprawę po lodzie. Przewoźnik powinien dbać o wygodny i bezpieczny dostęp, wjazd i wyjazd.
2. Nagromadzenie odrębywanej z brzegów kry, celem uzyskania drogi lodowej na rzece, jest wzbronione.
3. Gdy przejście po pokrywie lodowej staje się niepewnym przewoźnik zobowiązany jest oznaczyć miejsce niepewne znakiem ostrzegawczym, a gdy przechodzenie, względnie przejazd, grozi niebezpieczeństwem, przewoźnik winien zamknąć dostęp do drogi lodowej.

Opłaty przewozowe

§ 8. 1. Taryfę opłat przewozowych ustala Władza Wodna w porozumieniu z Władzą Żeglugową.
2. Przewoźnikowi i jego pomocnikom nie wolno żądać żadnych dodatkowych opłat, nieprzewidzianych taryfą.
3. Przewoźnik zobowiązany jest ustawić na brzegu przy przewozie, w widocznym i dostępnym miejscu, tablicę z wypisaną na niej, trwałym i wyraźnym pismem, taryfą przewozową, dozwolonym obciążeniem promu lub łodzi oraz godzinami ruchu.
4. Na żądanie przewoźnika pasażer winien opłatę przewozową uiścić z góry.
5. Władze Wodne i Żeglugowe oraz organa im podległe, nadzorcy i strażnicy dróg wodnych, korzystają z przewozów bezpłatnie. To samo przysługuje strażnikom wałowym.

Nadzór nad ruchem przewozów

§ 9. 1. Nadzór nad przewozem sprawują organa Władzy Wodnej i Władzy Żeglugowej, których zarządzenia przewoźnik winien wykonywać bezzwłocznie i bezwarunkowo.
2. Stan przewozów sprawdzają Rejony Dróg Wodnych co najmniej dwa razy do roku, wiosną i jesienią, a ponadto przy okazji innych przejazdów służbowych.
3. Poza tymi zwyczajnymi rewizjami, Władze Żeglugowe I Instancji i jej organa wykonawcze służby wodnej, tj. nadzorcy i strażnicy dróg wodnych, są uprawnione każdego czasu do przeprowadzenia kontroli stanu przewozów i do wydawania zarządzeń celem usunięcia braków i niedomagań.
4. O wykonywanych remontach kapitalnych na przewozach posiadacz, względnie przewoźnik, powinien donosić Władzy Żeglugowej I Instancji, która zarządzi na koszt właściciela rewizję stanu przewozu.

Domański B.
DYREKTOR ZARZĄDU OKRĘGOWEGO
DRÓG WODNYCH W WARSZAWIE

Załącznik Nr 1

Rejon Dróg Wodnych
w ....
Nr ....

Miejsce
na fotografię

ŚWIADECTWO PRZEWOŹNIKA

Rejon Dróg Wodnych poświadcza, że okaziciel niniejszego
Ob. ....
zamieszkały w ....
....
uprawniony jest do samodzielnego kierowania międzybrzegowym przewozem wodnym na rzece ....
w miejscowości ....
w postaci ....
(promu, łodzi)
o wymiarach ....
za Nr rejestracyjnym ....

Kierownik
Rejonu Dróg Wodnych
m. p. w..............................
(podpis)

Poz. 27

ORZECZENIE
PREZYDIUM POWIATOWEJ RADY NARODOWEJ W TOMASZOWIE LUB.
w sprawie przejścia na własność Państwa gruntu nie będącego w faktycznym władaniu właściciela

Na podstawie art. 1 i 3 dekretu z dnia 27 lipca 1949 r. o przejęciu na własność Państwa gruntów nie pozostających w faktycznym władaniu właścicieli ziemskich (Dz. U. R. P. Nr 46, poz. 339) oraz art. 16 ustawy z dnia 20 marca 1950 r. o terenowych organach jednolitej władzy Państwowej (Dz. U. R. P. Nr 14, poz. 130) Prezydium Powiatowej Rady Narodowej Wydział Rolnictwa i Leśnictwa w Tomaszowie Lubelskim w dniu 18 kwietnia 1953 roku

postanawia:

Przyjąć na własność Państwa gospodarstwo rolne z zabudowaniami i drzewostanami o obszarze 3.50 ha, stanowiące własność Ewy Romańczuk, położone w gromadzie Werechanie, gminy Tarnawatka, powiatu tomaszowskiego, nie mające urządzonej hipoteki.

Od orzeczenia niniejszego służy stronom i osobom zainteresowanym prawo odwołania się do Prezydium Wojewódzkiej Rady Narodowej w Lublinie za pośrednictwem Prezydium Powiatowej Rady Narodowej w Tomaszowie Lubelskim w ciągu 14 dni od dnia ogłoszenia wyżej cytowanego orzeczenia.

Uzasadnienie:

Wyżej wymienione gospodarstwo nie jest w faktycznym władaniu właścicielki Romańczuk Ewy, gdyż ta w roku 1947

została wysiedlona z akcji „W" na Ziemie Zachodnie, a gospodarstwo to zostało przez b. miejscowy PUR przeznaczone w użytkowanie repatriantowi Tys Władysławowi.

Wobec powyższego gospodarstwo to podlega przejęciu na na własność Państwa w myśl powołanego dekretu, a właściciele jego w myśl art. 5 cytowanego dekretu przysługuje prawo otrzymania na własność innego gospodarstwa rolnego na zasadzie dekretu z dnia 6.IX. 1944 r. o przeprowadzeniu reformy rolnej (Dz. U. R. P. Nr 3, poz. 13 z 1945 r.) lub dekretu z dnia 6.IX.1946 r. (Dz. U. R. P. Nr 49, poz. 279), bądź też nabycie mienia nierolniczego na podstawie dekretu z dnia 6.XII.1946 r. (Dz. U. R. P. Nr 71, poz. 385), jeżeli złoży wniosek o przydział tego mienia w ciągu dwóch lat od daty uprawomocnienia się niniejszego orzeczenia.

W związku z tym należało orzec jak w sentencji.

ZA PREZYDIUM POW. R. N.
CZŁONEK PREZYDIUM, **Tor Piotr**

Poz. 28

OGŁOSZENIE

OKRĘGOWEJ KOMISJI KONTROLI ZAWODOWEJ PRZY PREZYDIUM WOJEWÓDZKIEJ RADY NARODOWEJ W LUBLINIE

z dn. 21 kwietnia 1953 r. L. Ko. 1/52

dot. orzeczenia w sprawie niedopełnienia obowiązku rejestracji

Odwoławcza Komisja Kontroli Zawodowej przy Ministrze Zdrowia w Warszawie po rozpoznaniu na posiedzeniu w dn. 13.I.1953 r. sprawy laboranta dentystycznego ob. Goździa Wacława na skutek odwołania obwinionego od orzeczenia Okręgowej Komisji Kontroli Zawodowej w Lublinie z dn. 26.IX.52 r. Nr sprawy Ko. 1/52 r. na mocy par. 40 pkt. 3 i par. 41 pkt. 1 Rozp. Min. Zdrowia z dn. 22.IX.50 r. (Dz. U. R. P. Nr 47, poz. 431).

o r z e k ł a

zaskarżone orzeczenie uchylić i uznać Wacława Goździa za winnego niedopełnienia obowiązku rejestracji przewidzianej dla fachowych pracowników służby zdrowia oraz bezprawnego wykonywania czynności techniczno-dentystycznych i za to z mocy art. 4 ust. 1 p. 2 udzielić Wacławowi Goździowi **nagany, przy czym karę obostrzyć przez ogłoszenie wyroku w Dzienniku Wojewódzkim na koszt skazanego oraz obciążyć skazanego kosztami postępowania za obie instancje.** Na zasadzie art. 5 p. 1 Ustawy z 18.VII.1950 r. ustalić, że Wacław Góźdź nie może być powoływany na samodzielne stanowiska w Zakładach Społecznych Służby Zdrowia na okres lat trzech, a w wypadku zatrudnienia na takim stanowisku powinien być z niego zwolniony.

Jarząb J.
PREZES KOMISJI

KOMUNIKAT

WYDZIAŁU PRZEMYSŁU PREZYDIUM WOJEWÓDZKIEJ RADY NARODOWEJ W LUBLINIE

z dn. 15 kwietnia 1953 r. L. P.V-67/12/53

w sprawie obowiązujących nowych cen za usługi rzemieślnicze

Powołując się na zarządzenie Ministra Przemysłu Drobnego i Rzemiosła Nr 70 i 71 z dnia 14.III.1953 r. zawiadamia się, że z dniem 1.IV.1953 r. obowiązują nowe ceny na usługi rzemieślnicze świadczone przez uspołecznione zakłady usługowe oraz indywidualnych rzemieślników w niżej wymienionych usługach:

I. 1) Wulkanizatorstwo
2) Szklarstwo pojazdowe
3) Szlifierstwo szkła
4) Introligatorstwo
5) Naprawa zabawek
6) Wyrób szyldów
7) Lakiernictwo pojazdowe i galant.
8) Naprawa parasoli
9) Naprawa galanterii skórzanej
10) Rękawicznictwo
11) Naprawa uprzęży rymarskiej
12) Naprawa mebli
13) Tapicerstwo
14) Dekoratorstwo
15) Naprawa wiecznych piór
16) Naprawa sprzętu pożarniczego
17) Służba Zdrowia (Techn. Dentystyczn.)
18) Grzejnictwo elektryczne
19) Zegarmistrzostwo
20) Naprawa wag analitycznych
21) Usługi optyczne
22) Usługi teletechniczne
23) Usługi radiotechniczne
24) Naprawa silników elektrycznych
25) Naprawa art. elektrotechnicznych gospodarstwa domowego
26) Reperacja pończoch, plisowanie, sztuczn. cerowanie, obciąganie guzików mater.
27) Pomoc domowa
28) Dozór mienia
29) Blacharskie
30) Ślusarskie
31) Betoniarstwo
32) Ciesielstwo
33) Dekoratorstwo i blacharstwo budowlane
34) Instalatorstwa centralnego ogrzewania
35) Instalatorstwa elektrycznego
36) Instalatorstwa gazowego
37) Instalatorstwa wodociągowo-kanaliz.
38) Izolatorstwa budowlanego
39) Kamieniarstwa budowlanego
40) Konserwacji i napraw studzien
41) Malarstwa
42) Posadzkarstwa i/licowania ścian
43) Szklarstwa budowlanego
44) Sztukatorstwa
45) Tynkarstwa
46) Zduństwa
47) Malarstwa i lakiern. budowlanego

§ 2. Ceny podane w cennikach rozumie się jako należność za świadczoną usługę.

II. Obowiązujące cenniki usług powinny być umieszczane w zakładach usługowych w widocznym i dostępnym miejscu.

III. Jednostki nadrzędne zakładów usługowych (wojewódzkie) obowiązane są dopilnować zaopatrzenie zakładów usługowych we właściwe cenniki.

IV. Z dniem 1.IV. br. tracą moc obowiązującą cenniki uprzednio wydane na wyżej wymienione usługi.

Krawczyński T.
KIEROWNIK WYDZIAŁU

Adres Redakcji i Administracji: Lublin, ul. 22 Lipca 4, pokój 27.

Warunki prenumeraty Dziennika Urzędowego Wojewódzkiej Rady Narodowej w Lublinie, oraz cennik ogłoszeń

Prenumerata roczna wynosi 18 złotych, półroczna 10 złotych.
Materiały do publikacji dostarczyć należy Redakcji najpóźniej **12 dni** przed ukazaniem się numeru. Ogłoszenia o zagubieniu dokumentów — ryczałt 10.50, od każdego następnego dokumentu 1.50. **Prenumeratę** uiszczać z góry, rachunków nie wysyła się. Należność **wpłacać** w Narodowym Banku Polskim I Oddz. Miejski w Lublinie na r/k Wydziału Ogólno-Gospodarczego P. W. R. N. w Lublinie konto 361/420/102/1 (cz. 15. Dz. 5. Rozdz. 17).

Cena niniejszego numeru wynosi 90 gr

Lub. Druk. Pras. B. 12. Zam. 1149 — 5.V — 15.V.53 A - 4 - 18022 — 1150
A - 4 druk. sat. VII 60 g.